

ご説明資料

第1回 鉄道事業者と地域の協働による 地域モビリティの刷新に関する検討会

2022年2月14日

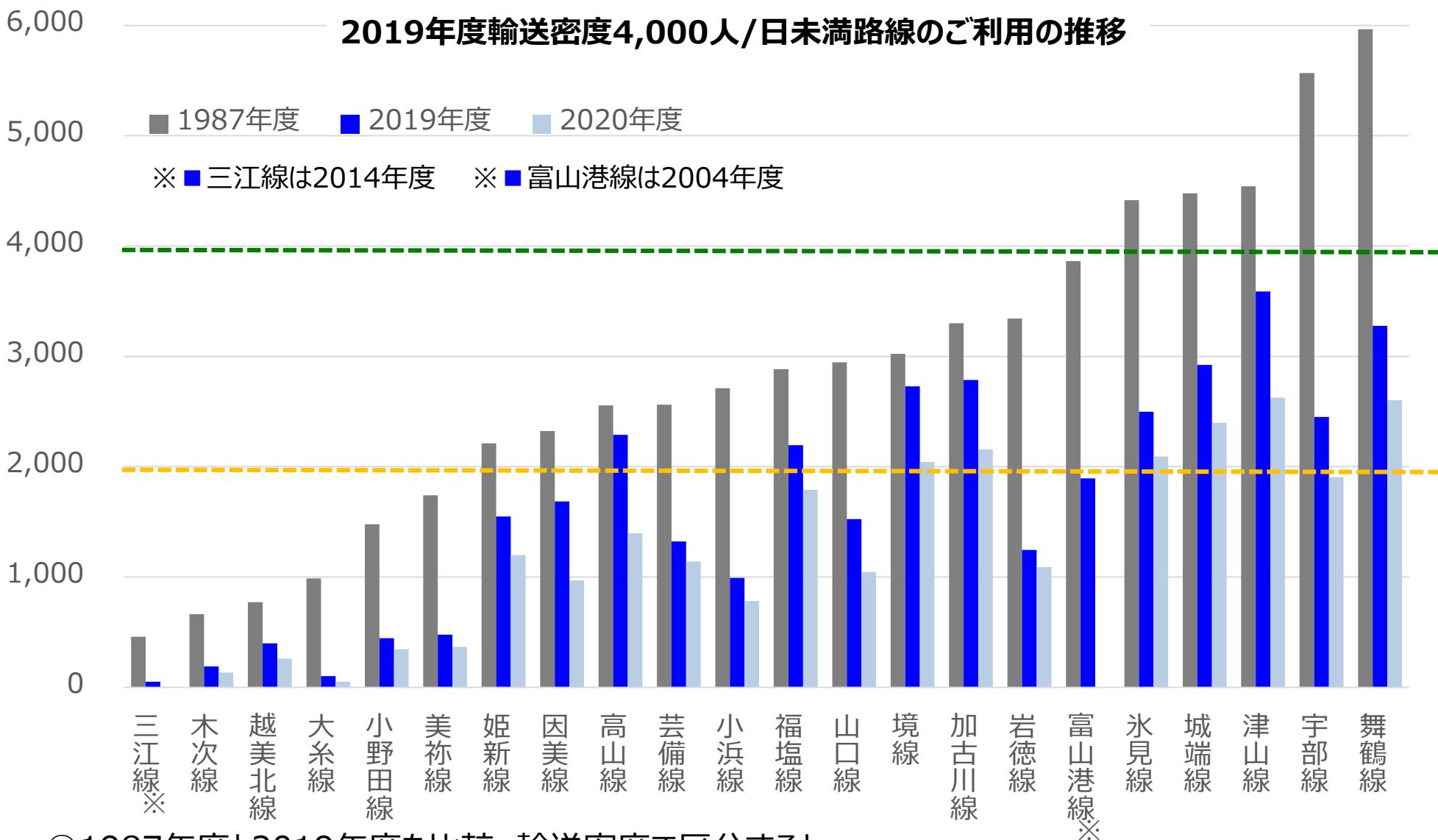
 西日本旅客鉄道株式会社

- ローカル線に関する課題認識
- ご利用状況の推移
- 取り巻く環境の変化
- 利用促進や路線維持に向けた取り組み
- これまでのモード転換事例
- 検討会でご議論いただきたいこと

- 地域の皆様にもご協力いただきながら、輸送改善や利用促進を進めているが、一方で沿線の人口減少や少子高齢化、道路整備や道路を中心としたまちづくりの進展など、取り巻く環境は大きく変化
- 鉄道は自動車に比べてきめ細かな移動ニーズにお応えできないこともあり、線区によっては沿線にお住いの方のお役に立てていない
- 特に、輸送密度が2,000人/日未満の線区は、大量輸送機関として、鉄道の特性が発揮できず、このままの形で維持していくことは非常に難しい
- CO₂排出の面でも、現状のご利用実態では、必ずしも鉄道の優位性を発揮できていない
- コロナ禍により、社会の行動変容が急激に進む中で、鉄道全体のご利用は元に戻らないと想定
- 地域交通は鉄道に限らずバス・タクシーを含め厳しい状況にあり、これは当社の課題でもあり、地域社会全体の課題

▶ 持続可能な地域社会の実現に向け、線区の特性の違いや、移動ニーズを踏まえ、地域のまちづくりにあわせた、ご利用しやすい最適な地域交通体系を、地域と共に模索・実現したいと考えております

2019年度輸送密度4,000人/日未満路線のご利用の推移

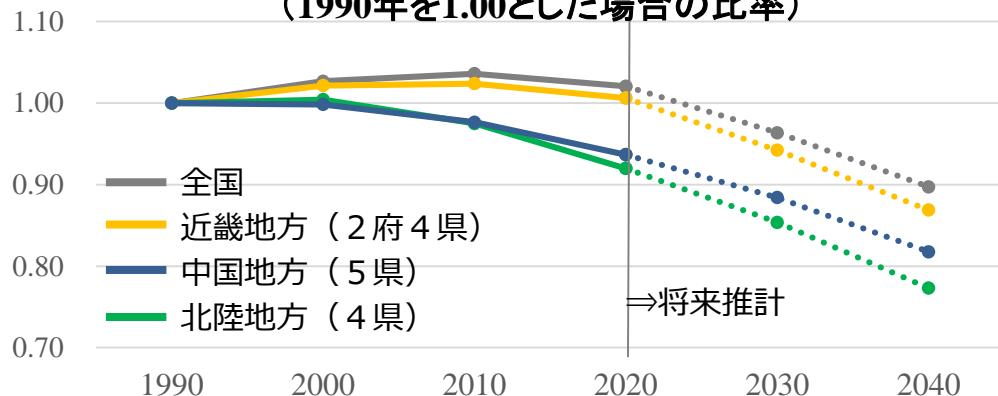


○1987年度と2019年度を比較、輸送密度で区分すると
 4,000人未満：15路線 → 20路線 (+5)
 2,000人未満：5路線 → 11路線 (+6)
 ⇒20路線平均 2,659人 → 1,578人 (約40%減少)
 ※三江線、富山港線除く

【参考】国鉄時代の廃止選定基準
 第二次選定対象：輸送密度2,000人未満の営業線
 第三次選定対象：輸送密度4,000人未満の営業線
 ※一部除外要件あり

・ 今後も見込まれる人口減少

人口推移と将来推計
(1990年を1.00とした場合の比率)



※人口推移は国勢調査。

※将来推計は『日本の地域別将来推計人口(2018年推計)』
国立社会保障・人口問題研究所より

・ 高規格幹線道路整備の進捗

高規格幹線道路供用延長(全国)

1987年 4,387km ⇒ 2019年 11,882km(約2.7倍)

※国土交通省HPより引用

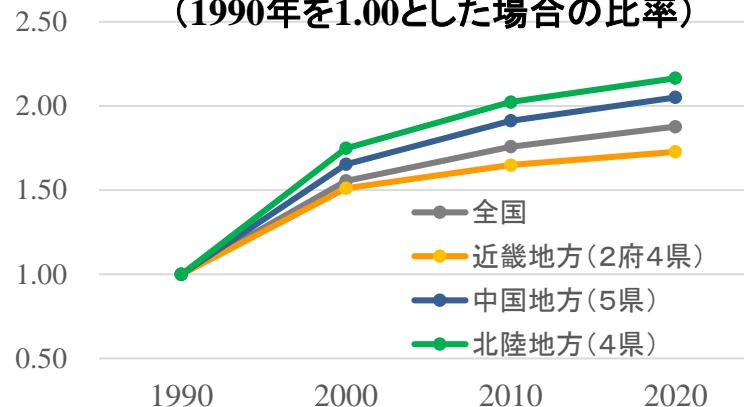
中国地方



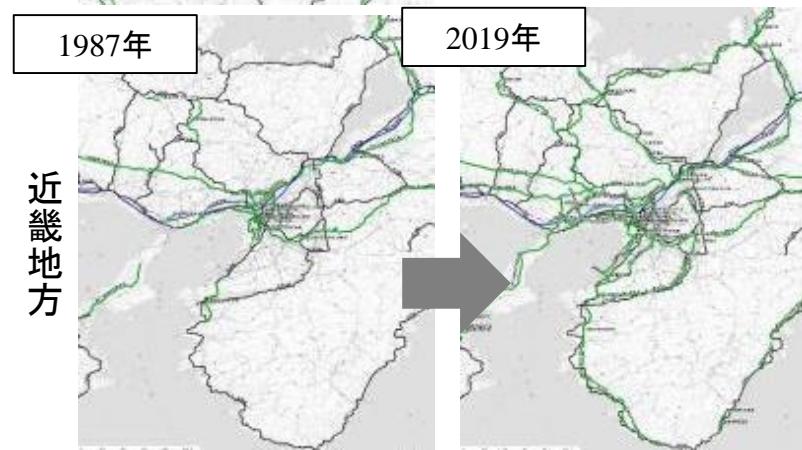
※地図データは、国土数値情報を基に当社作成

・ モータリゼーションの進展

自動車(乗用車)保有台数
(1990年を1.00とした場合の比率)



※一般財団法人自動車検査登録情報協会 統計資料より



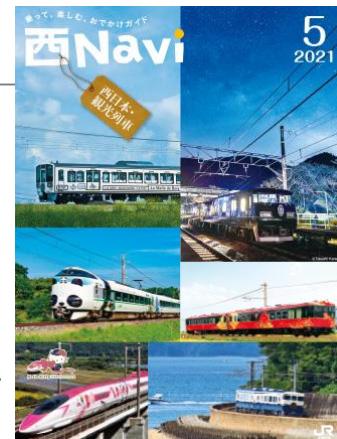
- ・1987年の会社発足以降、消費税率改定時を除き運賃は据え置きながら、様々な施策を行い、路線の維持に努めている。

■ 観光振興・地域振興

- ・観光キャンペーン等の機会を捉え、旅行商品造成など観光振興策を実施、当社媒体を活用しPR
- ・地域の観光関係者と連携し、各種おもてなしを実施
- ・地域産品の発掘、販売
※例：山陰いいもの探県隊



※「西Navi」
毎月36万部発行
+ WEB配信



■ 非対面サービスの拡大

- ・インターネット予約、車載型IC改札機導入等によるサービス向上



■ 駅舎の合築

- ・老朽化した駅舎を地域でリニューアルしていただき、賑わいを創出



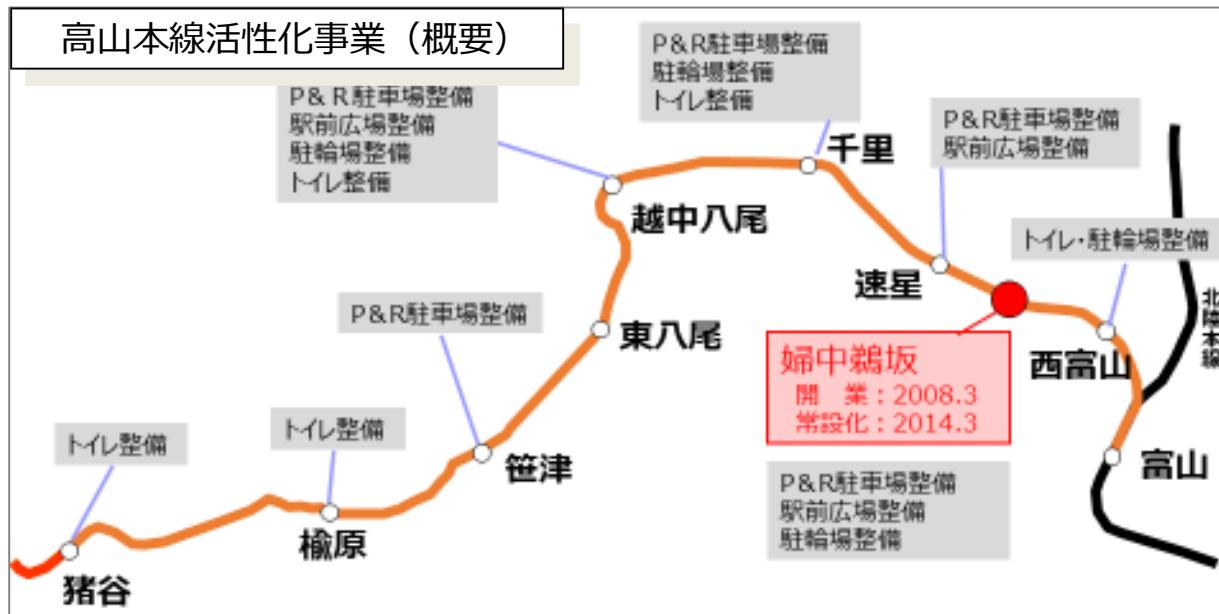
※山陰本線 阿川駅
待合室、特産品販売
レンタサイクルなど

■ その他の効率化施策

- ・地域に密着し、機動的な体制を整備するため、一定ゾーン内の駅、車掌区、運転区など組織を一体化し、地域の活性化の取り組みを推進
- ・ワンマン運転化、駅案内放送自動化、みどりの券売機設置等による省人化

■ 高山本線の取り組み

富山市のまちづくりと連動した取り組み



（主な経緯）

- 2005年 7市町村の合併により新「富山市」誕生
- 2006年 富山市要請「高山本線活性化社会実験」に協力（増便試行開始）
- 2008年 臨時駅「婦中鵜坂駅」設置
- 2014年 「婦中鵜坂駅」の常設化
- 2016年 富山市地域公共交通網形成計画（2016～2025年度）策定
増便を鉄軌道活性化計画の施策メニューのひとつとして位置づけ
- 2021年 高山本線ブラッシュアップ会議 設立
これまでの取り組みの深度化と持続可能な公共交通の実現に向け、
全国的に地域鉄道が直面する課題解決のモデルケースにつなげることを目指す

■ 富山港線

富山市において、**まちづくりの観点から検討がなされ**、北陸新幹線・富山駅付近の連続立体交差化事業を契機として、**地元が主体となり路面電車化**

(主な経緯)

2003年 富山市が公共交通を軸としたコンパクトなまちづくりの構想を発表

北陸新幹線整備に併せた、富山駅付近連続立体交差事業調査採択

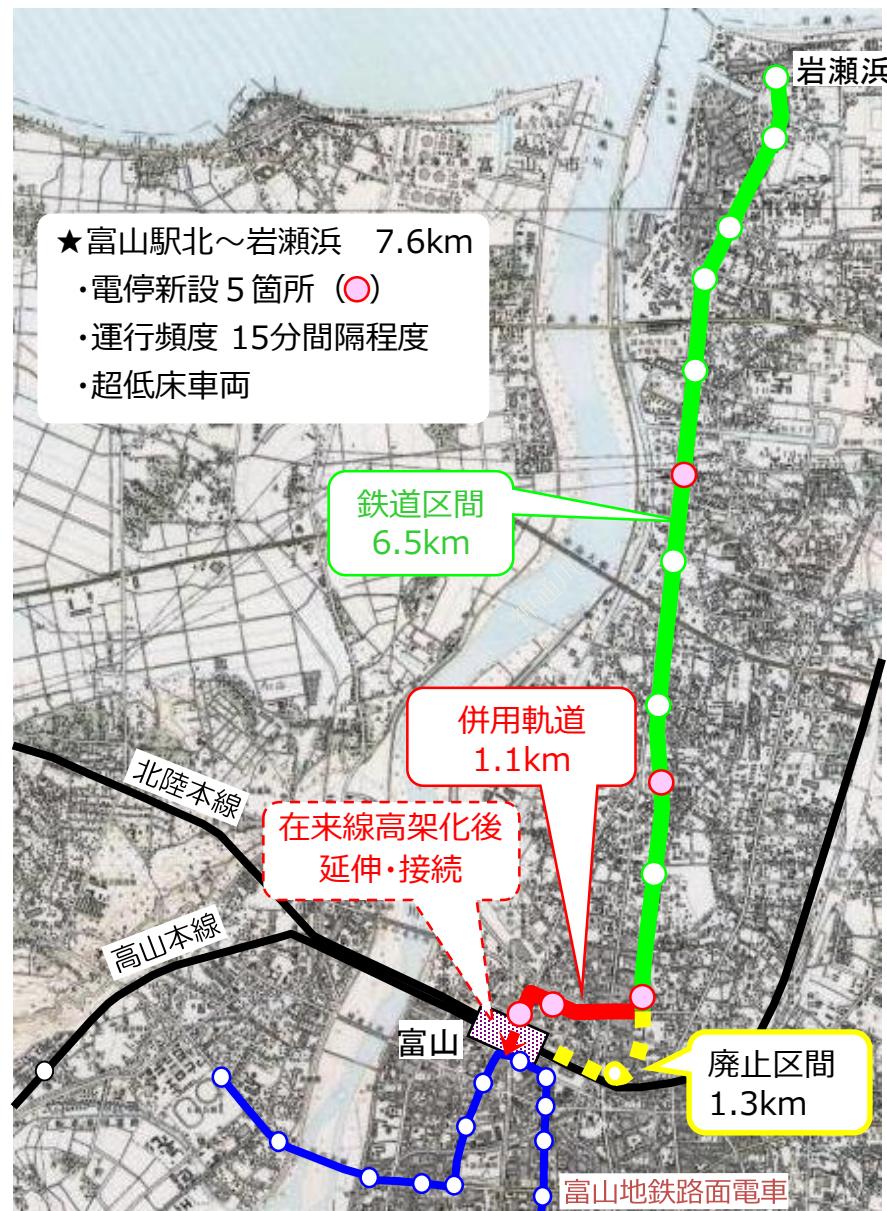
富山市が「富山港線を路面電車化し、平成18年度の開業を目指す」と表明

2004年 富山ライトレール(株) 設立

2006年 富山港線廃止、富山ライトレール開業



富山港線 路面電車化 (富山市計画)



■ 三江線

国鉄時代「代替輸送道路が未整備」であったことから、バス輸送への転換は困難とされたが、その後道路整備は進み、ご利用も減少。（2015年度輸送密度：58人/日）

（主な経緯）

- 2006年 豪雨災害により全線運転見合わせ
- 2007年 全線運転再開
- 2010年 三江線活性化協議会設立
- 2011年 三江線地域公共交通総合連携計画事業による取り組み開始
- 2012年 増便社会実験（バス）
- 2013年 豪雨災害により全線運転見合わせ
- 2014年 全線運転再開
- 2016年 廃止の意思表示、廃止届出

- (1) 「拠点間を大量に輸送する」という鉄道の特性を発揮できていない
- (2) 通院、買物などの少量かつ多様な移動実態であり、鉄道がニーズに合致していない
- (3) 5カ年の取り組みにも関わらず、利用者の減少に歯止めがかかっていない
- (4) 被災と復旧の繰り返しは社会経済的に合理的でない

2018年 廃止、代替交通運行開始

三江線（三次～江津）108.1km



地方版Maasの取組み
(島根県邑南町：NPO法人の自家用有償運送)



① 利用者が予約
Web予約
(高齢者向け画面設定)



② 運転手の予約確認
(タブレット活用で
手入力作業省力化)



③ 自家用車による運行
(認定講習を受けた
住民ドライバー)

※当社は予約や配車のデジタル化を支援

<地域との円滑な対話に向けて>

- ご利用しやすく、まちづくりにあわせた、最適な交通体系の再構築に向けて、鉄道事業者と自治体との対話が円滑に開始できるように、輸送密度2,000人/日未満の線区など一定の明確な基準を設けるなどの仕組みをご検討いただきたい。
- 加えて、その仕組みを地域公共交通活性化再生法に組み込む等、円滑に実行に移される方策のご検討をお願いしたい。

<各種支援について>

- 鉄道事業者と沿線自治体が連携して、持続可能な交通体系の実現に向けて、公有民営化（上下分離）、モード転換（LRT、BRT等）などの抜本的な構造改善策に取り組む際には、国や自治体における予算・税制等の支援措置の拡充・新設をお願いしたい。
また、抜本的な構造改善策に取り組む路線について、総括原価方式の枠外で柔軟な運賃を設定できる仕組みをご検討いただきたい。
- 輸送密度2,000人/日以上以上の線区についても、上記同様に抜本的な構造改善策に取り組む場合には、さらに支援を拡充する仕組みのご検討をお願いしたい。
- 線区をモード転換する場合、河川や道路を占用する橋りょう等の利活用や撤去等の取り扱いについて、ご支援をお願いしたい。

弊社としても、地域の移動特性やニーズに相応しい最適な地域交通体系を、地域と共に実現していくために、必要な情報の開示を行うとともに、利便性に配慮した持続可能なプランの提案などに努めてまいります。